Cámara de Representantes
XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 362 de 2015

Carpetas Nos 276, 277 y 342 de 2015	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de diciembre de 2015

(Sin corregir)

Presiden:	Señores Representantes Felipe Carballo, Presidente y Juan José Olaizola, Vicepresidente.
Miembros:	Señora Representante Mary Araújo y señores Representantes Omar Lafluf, Adrián Peña, y Martín Tierno.
Delegado de Sector:	Señor Representante Eduardo José Rubio.
Asisten:	Señores Representantes Mario Ayala, Gustavo Da Rosa y Nicolás Olivera.
Invitados:	Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Víctor Rossi, Ministro, Jorge Setelich, Subsecretario, y Felipe Martins, Director Nacional de Transporte.
Secretaria:	Señora Doris Muñiz.
Prosecretaria:	Señora Viviana Calcagno.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Esta Comisión tiene en carpeta tres proyectos de ley presentados por el señor diputado Eduardo Rubio: "Dirección Nacional de Marina Mercante", "Transporte ferroviario de pasajeros y de carga" y "Desarrollo del dragado en el territorio de la República Oriental del Uruguay". Nos pareció oportuno, antes de terminar el período de sesiones ordinarias de la Comisión de este año, generar la instancia para que el señor diputado Rubio pudiera defender y ampliar estas propuestas presentadas, de manera que podamos empezar a profundizar en su estudio. Es por ello que invitamos al señor diputado Rubio, a quien damos la bienvenida e invitamos a hacer uso de la palabra.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Muchas gracias.

Me disculpo por no haber podido llegar antes, pero estaba en la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente, a la que concurrieron las autoridades de Ancap y del Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Voy a hacer una presentación breve de los proyectos en el orden que fueron mencionados.

Todas estas iniciativas tienen un eje común, que es el fortalecimiento de las herramientas en manos del Estado con la perspectiva de un proyecto nacional que reafirme la soberanía, la independencia y nos dé el control sobre algunos instrumentos esenciales de la vida económica y social del país. Además, con el curso del tiempo cualquiera de estas áreas ha venido sufriendo un desmantelamiento, un deterioro, que perjudica el desarrollo nacional y, sobre todo, teniendo en cuenta nuestra perspectiva de desarrollo.

No soy especialista en ninguno de estos temas. Estas propuestas son hijas de la participación activa de quienes están involucrados directamente en este tipo de actividades. En el caso del proyecto de ley relativo a la creación de un único organismo rector de la actividad marítima, vinculado a la Marina Mercante Nacional, fue construido con los trabajadores, en particular, con el Colegio de Profesionales de la Marina Mercante, así como con pescadores artesanales. La realidad es que en Uruguay hoy prácticamente no hay marina mercante nacional. No tenemos buques de ultramar, ni siquiera buques petroleros. Nos parece que esto va directamente en contra de los intereses nacionales.

Además, la marina mercante, que es una actividad de carácter estrictamente civil y comercial, por una cuestión que se viene arrastrando en la historia, ha quedado en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y de la Armada Nacional. Nos parece que la Armada Nacional tiene un rol muy específico, que tiene que ver con la defensa nacional y no con el desarrollo de una marina mercante nacional que tiene su centro en la actividad económica y en los planes de desarrollo económico de un país. Además, pensamos que a partir de un paso como este, el país debe asumir una política de desarrollo y de fortalecimiento con respecto a la marina mercante.

Concretamente, lo que se propone es pasar la Dirección Registral y de Marina Mercante de la órbita del Ministerio de Defensa Nacional a la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, generando allí una Dirección dedicada exclusivamente a este tema. Inclusive, se prevé una transición en la que militares afectados a esta actividad puedan estar en esa Dirección en comisión durante un tiempo y luego puedan optar por seguir en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o quedarse en la Armada Nacional.

En esencia, eso es lo que establece el proyecto.

Creo que una vez que empiecen con el tratamiento de esta iniciativa sería bueno convocar al Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.

El segundo proyecto es el que refiere a la recuperación del transporte ferroviario de pasajeros y de carga en manos de AFE. Este proyecto tiene un anexo, relativo a externalidades y el costo social del transporte carretero. En realidad, es un comparativo entre el transporte carretero y el transporte de pasajeros.

Este proyecto se enmarca en la misma proyección que el anterior. Tal vez sea más comprensible para todos nosotros, porque hemos estado más vinculados al transporte ferroviario.

Creo que hay un consenso en cuanto a las dificultades que Uruguay vive en materia de vialidad, por el costo que implica la reparación de carreteras; se ha hablado del apagón logístico. Debido al crecimiento del transporte de carga y por el costo que tiene su mantenimiento, estamos enfrentando una situación, diría, casi límite. Esto tiene que ver no solo con la vida económica del país, sino también con otro aspecto que aborda este proyecto, que es la integración social y económica del Uruguay.

La historia del desmantelamiento ferroviario es conocida por todos. Nosotros estamos convencidos de que se apostó a un camino equivocado, que ha tenido altos costos para el país. Se ha partido de una premisa equivocada en el sentido de que el transporte ferroviario es antagónico con el transporte carretero, es decir, que si hay tren no puede haber ómnibus ni camiones.

En el mundo desarrollado el sistema multimodal de transporte lo único que garantiza es el desarrollo de la vida social y económica. No hay forma de que un ferrocarril pase por los barrios a buscar a la gente, ni de que entre a los campos a levantar la mercadería. Eso está descartado. De lo que se trata es de racionalizar el uso de los distintos modos de transporte, poniendo el interés nacional por encima de cualquier otro interés, para que nadie pierda sustantivamente, pero por sobre todo que no pierda el país y la sociedad en su conjunto.

Entiendo que el proyecto que hoy tiene vigente el Gobierno es la continuidad de lo que ha sido la política anterior, pero hoy se expresa más claramente en la perspectiva de privatizar el transporte de carga a partir de la puesta en marcha de los Servicios Logísticos Ferroviarios. Hoy hay una sociedad anónima compuesta por la Corporación Nacional para el Desarrollo y por AFE, pero la perspectiva es que sea de inversión privada -que es lo que da rentabilidad- y que el mantenimiento -que es lo más caro- quede en manos de AFE. Al mismo tiempo, AFE traspasa todo lo que es infraestructura y maquinaria y lo coloca como capital inicial en los Servicios Logísticos Ferroviarios. Y sobre el transporte de pasajeros se dice que queda en manos de AFE, aunque si fuera rentable se podría privatizar. Sin duda, se posterga la posibilidad de transporte de pasajeros.

Hace unos días escuchamos al ministro de Transporte y Obras Públicas decir que no compartía este proyecto porque el transporte de pasajeros es tremendamente deficitario y que el Gobierno se proponía reactivar el transporte de carga, que es el rentable. Creo que el ministro no dio la versión completa de los hechos, porque es cierto que se plantea la reactivación del transporte de carga, que es el rentable, pero en manos privadas. El transporte de pasajeros es realmente deficitario -en general; no en el caso de todas las líneas-, pero lo es en todo el Uruguay. De lo contrario, nos tendrían que explicar por qué se subsidia, en particular a Cutcsa, en Montevideo, de la manera que lo hacen. Si

fuera rentable, no habría que subsidiarla. ¿Por qué no subsidiar un transporte de tremendo contenido social, que abarata costos, que implica ventajas para los pasajeros?

Reitero que con este proyecto proponemos la recuperación del transporte ferroviario de pasajeros. Somos conscientes de que de la noche a la mañana no podemos recuperar todo el transporte de carga en todo el país. Hay que hacer un plan, priorizando líneas, de acuerdo con las necesidades existentes. Proponemos un plan que se pueda llevar a cabo en forma inmediata y con una inversión mínima, que calculamos en US$ 2.000.000, para la recuperación del transporte de pasajeros en el área metropolitana, llegando por un lado hasta Minas; por otro, en principio, hasta San Ramón, pero allí nos propusieron que llegáramos hasta Casupá; y la línea Rivera- Tacuarembó. Estas líneas están todas transitables; hay que mejorar la línea que va desde Santa Rosa hasta San Ramón, aunque se puede hacer sobre la marcha. Insisto, si bien hay que mejorarla, no quiere decir que no se pueda transitar por ella; simplemente, hay que hacerlo a baja velocidad. Si hacemos una comparación, aun transitando a baja velocidad, si una persona hace el trayecto desde San Ramón hasta Montevideo, llega antes en ferrocarril que en ómnibus. Insisto: el hecho de que vuelva el ferrocarril de pasajeros no implica que se termine el transporte en ómnibus, sino que se complementan. Hay personas que prefieren un transporte y otras, otro; a algunos les resulta más práctico un transporte que otro.

Esta es la argumentación del proyecto. No me quiero extender demasiado. Hay estudios internacionales sobre comparativos de costos. En todo el mundo el comparativo de costos es tremendamente favorable al transporte ferroviario.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Voy a hacer algunas puntualizaciones con respecto a este tema porque me ha preocupado desde la primera vez que vinieron el ministro y el directorio de AFE a la Comisión y nos explicaron cómo era el negocio. Después recibimos a las dos agremiaciones de trabajadores ferroviarios, la Unión Ferroviaria y el sindicato, y siempre me quedaron un montón de dudas. Tanto es así que la segunda vez que compareció el ministro volví a hacer varias preguntas.

Cuando se conformó la SLF (Servicios Logísticos Ferroviarios), cuyo 49% corresponde a la Corporación Nacional para el Desarrollo y el 51% a AFE, se le dio una inyección de capital de US$ 45.000.000.

En la oportunidad en que recibimos a los trabajadores ferroviarios, nos dijeron que esta sociedad anónima no iba a poder funcionar porque no tenía el personal necesario para correr los trenes. Eso terminó siendo así, porque cuando volvieron a la comisión explicaron que la SLF estaba contratando a AFE para poder correr los trenes.

Por otra parte, recuerdo -porque lo tengo anotado y resumido- que pregunté cuál era el plan de negocios que tenía la SLF. Se me contestó que no tenían un plan de negocios. Es muy difícil poner en marcha una empresa que no tenga un plan de negocios; es muy difícil saber cuánto se va a invertir en una empresa que va a empezar a trabajar si no se sabe si el negocio que va a tener será capaz de solventar la inversión que se hará.

Se nos dijo que trabajaría principalmente con el transporte de la madera. El dato que tengo es que al sector de la madera no le interesa, de manera que no lo utilizaría, salvo que los obligaran. Capaz que el gobierno uruguayo tendría que obligar -lo vengo diciendo hace mucho tiempo- a que las rutas nacionales, el ferrocarril y los puertos se usaran en forma estratégica, definida y obligatoria, porque el país no tiene posibilidades de seguir manteniendo las rutas. De manera que no hay plan de negocios.

Cuando pregunté cuál era el costo del transporte, por lo menos, de una tonelada -que es lo que manejo en el caso de los granos, porque toda la vida he trabajado con las cooperativas- se me dijo que era de $ 224.287 para transportar 165 kilómetros

determinada cantidad de toneladas, todo lo cual resultaba en un costo de US$ 30 para transportar 165 kilómetros una tonelada. Se me aclaró que a Servicios Logísticos Ferroviarios se lo subsidiaba y ese costo quedaba en $ 124.913 para transportar 250 toneladas 165 kilómetros. Con el subsidio, eso termina costando US$ 16 por tonelada. Ese precio es más caro que lo que cobra un camión por ir de Young a Nueva Palmira, que son 165 kilómetros, por tonelada transportada.

Siempre me quedaron muchas dudas. Creo que esto va a terminar mal. No sé si esta es la solución. Lo que sí sé es que la solución que se encontró no sirve, está condenada al fracaso, porque es impensable que se arme una empresa que no tiene un plan de negocios y no sabe qué va a transportar. Es imposible que alguien abra una casa de comercio, pida un crédito y no sepa si va a poder salir adelante. Me parece que hay que idear y pensar otra cosa. No sé si esta es la solución, pero bien vale la pena estudiarlo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente lo manifestado por el diputado Rubio sobre el proyecto de ley que presenta. Queremos hacer algunos comentarios al respecto.

Cuando estuvo el ministro en la Comisión -el diputado Lafluf hacía referencia a la presencia del ministro y del equipo vinculado al tren en este ámbito- nosotros hicimos la salvedad de que no nos parecía adecuado tener cuatro organismos que tuvieran injerencia en la materia. Entendíamos que era desproporcionado, que no sumaba y que era necesario que en el ámbito del tren hubiera una reorganización institucional para hacer algo más pequeño y eficiente.

El ministro nos dijo que ese esquema lo había heredado de la administración pasada y que como recién se estaba poniendo en funcionamiento quería darle una carta de crédito. Nosotros hicimos esa constancia y seguimos pensando que no es adecuado un sistema de ese tipo.

Por otro lado, nos gustaría saber qué capacitación tiene la gerencia de la empresa SLF, es decir, si allí se ha puesto gente adecuada, que ha tenido experiencia previa exitosa en algún lado, en empresas similares, que conoce de negocios, que tiene capacidad de gestión. Esto es muy importante, porque una empresa de este tipo no solo se maneja con buena voluntad; es necesario contar con gente capacitada para esto. Tenemos una convocatoria pendiente al directorio de AFE, a iniciativa del diputado Peña. Esa es una de las preguntas que teníamos pensado hacerles, porque es un punto que nos parece muy importante.

Queremos conocer esta información porque hace unos días tomamos conocimiento -hicimos un pedido de informes al respecto- de que la opinión de las empresas clientes de AFE era muy buena con respecto a la Gerencia Comercial de AFE. Es decir, a juicio de los clientes de AFE, la Gerencia Comercial de AFE era dúctil, práctica, que se interesaba en el negocio de los clientes y les facilitaba el negocio. Días pasados, nuestro director en AFE visitó Rivera y estuvo reunido con autoridades de las empresas Urufor y Tingelsur, exclientes de AFE. En ambos casos, le dijeron que los funcionarios de SLF les habían dicho que les convenía llevar las cargas en camión.

Ellos eran clientes de AFE, pero cuando SLF se hizo cargo de la operativa, los funcionarios les dijeron que si la carga no llegaba a veintiséis vagones, les convenía transportarla por camión. Entonces, esta gente empezó a transportar a través de camiones. Antes, la Gerencia Comercial de AFE les armaba un convoy de veinticinco o veintiséis vagones entre las dos empresas y facilitaba que esa carga pudiera llegar al sur del país, haciendo viable el negocio para AFE. Eso nos dejó muy preocupados. Nos

pareció una situación muy complicada; una luz amarilla. Estamos esperando la contestación al pedido de informes que realizamos días pasados.

Hay otro tema que también es preocupante. AFE es una empresa y SLF es una empresa. Sin embargo, AFE no le está cobrando a SLF. Le está facilitando toda la operativa y no obtiene ninguna ganancia. AFE también tiene sus costos, como cualquier empresa. Se dirá que es para facilitar la tarea en el arranque de SLF; seguramente es así. De cualquier manera, es un problema que tiene AFE en el presente y que si no cambia esa política, se lo está generando a futuro.

La única salvedad que tengo con respecto al proyecto presentado por el señor diputado Rubio es el artículo 5º, por el que se prohíbe contar con personal tercerizado. En este caso, si bien creo entender la motivación del diputado Rubio al presentar este artículo, a veces, las empresas públicas tienen el problema de que la legislación las ahorca, las comprime. Cuando hablamos con sus directivos, nos dicen que a veces están en desventaja frente al sector privado porque no tienen algunos instrumentos o no pueden tomar algunas decisiones con rapidez porque la legislación los obliga. Me parece que una empresa, en algún momento, para alguna tarea puntual, puede tener la necesidad de contar con personal tercerizado y debería tener la posibilidad de hacerlo. Si lo hacemos entrar en la política de contratación del Estado, con todos los requerimientos que implica, de repente la estamos obligando a tener un marco mucho más rígido.

Simplemente, quería hacer esa salvedad.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Creo que la mayoría de nosotros está de acuerdo con algo que el diputado Rubio dijo al comienzo de su exposición. Me refiero a que estas son herramientas que van a fortalecer al Estado y que reafirman la soberanía y la independencia nacional. Digo que la mayoría debe estar de acuerdo, porque puede haber gente que no comparta esa afirmación.

Los dos proyectos a que se ha hecho referencia son muy interesantes, tanto el relativo a la Marina Mercante, con el pasaje de la Dirección Registral y de Marina Mercante de la órbita del Ministerio de Defensa Nacional a la del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como el de recuperación del transporte ferroviario, tanto de carga como de pasajeros, sobre todo para la gente del interior que, indudablemente, conoce la realidad de las rutas nacionales y departamentales. Coincidimos en que esto no es una competencia con el transporte carretero ni con el transporte de pasajeros instalado en nuestro país, sino que más bien es una complementación en un sistema multimodal al que, como dijo el diputado Lafluf, también hay que incorporar los puertos y todo el sistema logístico que se mueve por las diferentes vías de agua de nuestro país.

Con mucho gusto estudiaremos estas iniciativas. Haremos los esfuerzos para que las autoridades nacionales nos den su punto de vista. Posteriormente, esta Comisión, que es asesora, cumplirá su función de asesorar al Cuerpo. Estos son dos de los temas que atraviesan a lo largo y ancho nuestro país, sobre todo el que refiere a la situación del transporte de carga y de pasajeros de nuestro país, que cada vez se complejiza más.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Como ustedes saben, este tema me ha preocupado. De hecho, hace algunos meses que estamos esperando la visita del Directorio y, por una u otra razón, no podemos concretarla, lo cual sería muy importante para allanar algunas dudas y preocupaciones que tenemos, que expresó muy bien el diputado Lafluf. Creo que todos debemos estar preocupados por esta situación, porque estamos hablando de muchísimo dinero, que es de todos nosotros, y advertimos que en el caso de la operadora privada estamos metidos en un gran problema. Como se ha dicho aquí, tenemos que buscar una alternativa, porque esto va por mal camino.

Ni qué hablar de lo que señaló el diputado Olaizola en cuanto a los costos. Estas decisiones parecen una clara estrategia para terminar con AFE en beneficio de SLF, porque AFE no puede cargar con todos esos costos y trasladarlos a los precios. Es muy difícil entender cómo se negocian determinados valores en beneficio de SLF. Es una lógica perversa porque, en definitiva, eso lo estamos perdiendo todos.

Como el diputado sabe, voy a acompañar el proyecto en términos generales. Sé que Unidad Popular está abierta a que desde aquí podamos proponer alguna modificación al proyecto antes de que llegue al plenario. Sería muy bueno dar una señal de esta Comisión en ese sentido. El Partido Colorado acompañará esta iniciativa. Entendemos que es necesario que AFE vuelva a su origen constitutivo y a su carta orgánica fundacional.

Sin duda, a partir de allí habrá que armar estrategias de desarrollo y buenos planes de negocio, una empresa como la que Uruguay está necesitando. Está claro que la operadora nos está trayendo muchos problemas y también está claro que eso no es ninguna novedad: está pasando lo que todos sabíamos que iba a pasar.

Simplemente, quería hacer esas breves consideraciones.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Agradecemos las opiniones.

Naturalmente, un proyecto presentado por una fuerza política que está representada por un solo diputado está abierto a la consideración, si no se modifica la esencia y el sentido.

Hablando en términos generales, sin entrar en ninguna polémica, nosotros vinculamos el proceso de la SLF a lo que fue el proceso de Pluna, que no es de un solo gobierno ni de un solo período. Son procesos que nos tienen que dejar enseñanzas.

Estamos en un momento clave para enterrar a AFE o para recuperarla. Ese año se batió el récord de menos transporte de carga en la historia de AFE. Creo que llegamos al piso; ahora hay que levantarse.

En cuanto a las tercerizaciones, capaz que hay que modificar el artículo 5º. Esta disposición surge de la experiencia porque, como sabemos, se fue tercerizando todo lo que AFE hacía. Inclusive, en lo que es el mantenimiento y reparación de vías, se tercerizaron obras que después corrigieron y terminaron los trabajadores ferroviarios. Entonces, por aquello de que el que se quema con leche ve la vaca y llora, se trabajó en este artículo, pero se podría flexibilizar.

Nosotros nos entrevistamos con todo el Directorio de AFE, primero con los representantes del Gobierno y luego con el representante del Partido Nacional. Hay receptividad con respecto a este planteo, pero hay una parte del Directorio que obedece los lineamientos del Gobierno, es decir, no tiene tanta libertad. De todas maneras, desde el punto de vista conceptual encontramos acuerdos.

Hay una experiencia reciente de AFE en cuanto a los costos. Se compraron -no sé si ya se concretó la compra- tres unidades de pasajeros en muy buenas condiciones, en Argentina, por un monto de US$ 400.000, porque Argentina está pasando todo el parque de trenes que funcionaba a diesel a electricidad. Entonces, las unidades a diesel, en realidad, son una carga para ellos, razón por la cual en este momento se puede conseguir buen material rodante a bajo costo.

Nosotros presentamos con los diputados Peña, Ezquerra y Amado un proyecto de ley para prorrogar el régimen de excedencias que vence en AFE a fin de año. Esto va a la Comisión de Legislación del Trabajo. Conseguir esta prórroga es muy importante porque

nos garantiza mantener dentro de AFE a todo el personal especializado. En Uruguay no hay escuela de maquinistas, se forman en AFE; entonces corremos el riesgo de sufrir un proceso rápido de deterioro si no podemos por lo menos dar un primer paso en este sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay que tener en claro que esta es la primera instancia que genera la comisión a los efectos de poder analizar este proyecto de ley. En el ánimo de la comisión seguramente va a estar la convocatoria a todos quienes estén involucrados en este tema, a los efectos de tener una visión más general de estas cuestiones. Ese es el compromiso de esta comisión con respecto a esta situación que se viene dando desde hace algún tiempo. La SLF no es nueva en AFE ni en la sociedad, y mucho menos en este Parlamento. En más de una oportunidad, la Cámara de Diputados discutió con relación a esto y también con respecto al transporte de pasajeros en el área metropolitana. En el marco de la Rendición de Cuentas del año 2011 se discutió a los efectos de que quedara en la órbita del Estado y que continúe perteneciendo a AFE. Inclusive, se discutió cómo llegamos a la SLF. Se llega por una decisión, no solamente del Poder Ejecutivo sino por medio de un proyecto de ley que contó con el respaldo importante de los partidos políticos aquí representados en el período anterior. A nuestro entender, continúa siendo propiedad del Estado, porque el 51% pertenece a AFE y el 49% a la Corporación Nacional para el Desarrollo. Es decir, los propietarios siguen siendo las empresas que pertenecen al Estado más allá de que SLF desarrolle su actividad en el derecho privado. Independientemente de esa situación, en el correr de este año, creo que desde el Poder Ejecutivo, se garantizó a los trabajadores su permanencia dentro del derecho público, o sea, que continuarán siendo funcionarios públicos una vez que venzan estos plazos; la gente tiene la opción de pasar a la SLF o ser redistribuida en otros organismos del Estado.

Pongo estos elementos encima de la mesa porque va a ser interesante, cuando profundicemos en la discusión, tener algún otro tipo de opiniones desde el punto de vista de lo que significa el transporte metropolitano. Obviamente, compartimos la idea de que hay que hacer un esfuerzo y trabajar para lograr un vínculo entre el transporte colectivo y el ferrocarril. Eso se puede hacer, y en la mayoría de lugares del mundo hay que dar determinadas inyecciones y subsidios al modo ferroviario porque, al menos en los que nosotros conocemos, da ganancia. Por lo tanto, se podría pensar que desde el punto de vista social es importante. En el transcurso de estos últimos años ha existido un avance del ferrocarril en la zona metropolitana y hay que seguir ampliando la cobertura, como se plantea en alguno de los artículos del proyecto presentado. Algunas informaciones indican que también se va a extender el servicio de pasajeros al norte del país. Sería importante, en la medida en que comencemos a profundizar en este proyecto de ley, contar con la presencia de las autoridades correspondientes para que nos informen sobre el plan de negocios que se ha elaborado y nos respondan las inquietudes, a fin de que podamos tomar una decisión frente a esta propuesta o hacerle agregados.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Un hecho no menor a señalar es que estas empresas, en el marco del derecho privado, son una herramienta que tiene su explicación. Está bien que existan porque vienen a dar respuesta a un montón de problemas que es difícil atender desde la gestión pública, pero hemos asistido a un uso y abuso de esa herramienta y ese es otro de los problemas que tiene esto. El presidente hablaba recién de determinadas líneas que se abrirían en el norte. Los integrantes de la oposición solamente hemos podido acceder a información extraoficial o a trascendidos; no hemos tenido la chance de acceder a información directa de quien dirige esto, lo que sería muy útil porque podría evitar algunos otros caminos.

Otra cosa que nos tiene que llamar la atención es la imposibilidad de acceder al control de lo que pasa con estos dineros, porque en Uruguay estamos viviendo un momento particular en el que estamos advirtiendo que hay muchos negocios que se han hecho en el marco de estas empresas y no han sido todo lo felices que debieron. Como actores políticos debemos ponernos en alerta para que estas cosas no pasen, porque velar por el buen manejo de estos recursos es nuestra obligación.

El señor diputado Rubio mencionó al pasar el proyecto de ley que se encuentra en la Comisión de Legislación del Trabajo. Si bien ese proyecto, de llegar al plenario, tiene que ver con los diputados que están en esa comisión, parece lógico que se prorrogue el plazo, por lo menos por un año, porque estamos en un estado de incertidumbre absoluta sobre lo que pueda pasar. No debemos innovar en esto sino esperar, porque está interpelado todo el sistema de transporte del Uruguay y eso, que evidencia una serie de problemas, es una oportunidad. Vamos a repensar el sistema, que está bastante distorsionado, porque cuando empecemos a desarmar todo este aparato para entenderlo nos vamos a encontrar con muchas regulaciones, decisiones y dinero en juego. Me gustaría que pensáramos al sistema de transporte como un todo -creo que la sociedad lo está viendo así- y ahí tendremos una oportunidad para mejorarlo. Sería terrible que no prorrogáramos la situación de los trabajadores por un año, no solo por ellos, para quienes es fundamental e importante, sino también por la empresa ya que la empezaríamos a perder, lo que no tendría ninguna lógica, sea lo que sea que pase.

Pido a los diputados de esta comisión, que están más en el tema que quienes integran la de Legislación del Trabajo, que vean las dificultades que tenemos para entender todo lo que pasa con AFE, que operen de forma tal de lograr que el proyecto, de llegar al plenario, logre la aprobación. La mayoría está en el partido de Gobierno y hay aquí diputados con la suficiente capacidad y el suficiente conocimiento como para permear en su fuerza política par que el proyecto logre ser aprobado. Aprovecho para hacer esta solicitud en la medida en que somos cofirmantes del proyecto que se presentó oportunamente.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Con este proyecto fuimos a todos los intendentes del área metropolitana, y después a los de Tacuarembó y Rivera y encontramos en todos ellos un respaldo interesante. Lo mismo hicimos con alcaldes y concejales del área metropolitana. Hay una base política interesante en cuanto a la comprensión del tema.

El señor diputado Carballo mencionaba que el transporte de pasajeros había crecido en el área metropolitana, pero yo tengo la información contraria. Lo que ha habido es el retiro de frecuencias importantes como, por ejemplo, la de de 25 de Agosto- Montevideo, y no se llega más a San José ni a Florida. Ha habido un achique con consecuencias sociales importantes, lo que habla de la necesidad de replantearse la situación. Estoy totalmente de acuerdo con el señor diputado Carballo en cuanto a que hay que buscar formas de coordinación entre los trenes que llegan a Montevideo y los ómnibus. En ese sentido, la recuperación de la vieja estación central, que ya está en manos del Estado, jugaría un papel fundamental.

El régimen de excedencias vigente, que es especial y hace un año se prorrogó por un año más, da cierta tranquilidad a los trabajadores de AFE en cuanto a que pueden permanecer en AFE con el recurso de una excedencia en buenas condiciones. A fin de año, van a volver al régimen anterior de excedencia, que es muy malo y que los perjudica económicamente. La alternativa que van a tener es pasarse a un contrato con la privada SLF, lo que también es muy malo para los trabajadores ferroviarios, ya que pierden el carácter de funcionarios públicos y pasan a la privada, inclusive a prueba por seis meses, sin garantía laboral.

Por lo tanto, reafirmo la importancia de conseguir que esta excedencia se prorrogue por lo menos por un año para dar tiempo al debate de este proyecto en el Parlamento.

(Ocupa la presidencia el señor diputado Olaizola)

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En la bancada hay buena disposición al respecto, el tema es cuándo puede entrar, porque el plazo vence el 31 de diciembre.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos a analizar el proyecto de dragado en el territorio nacional.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Este proyecto va en la misma dirección que los anteriores: el fortalecimiento o recuperación de herramientas esenciales para la soberanía nacional en aspectos estratégicos de la vida económica y social del país. El Uruguay es también la historia de los puertos. Los puertos -hoy ya no solo el de Montevideo- nos dan la posibilidad del comercio, el crecimiento económico y la integración con el mundo. Demás está decir que un puerto sin un sistema de dragado es como una puerta cerrada. ¿Cuál es la situación del Uruguay desde el punto de vista del dragado? En el presupuesto votamos la unificación de todo el dragado de la Administración Nacional de Puertos; lo que había en Hidrografía pasa para la ANP. El otro día hablamos con los trabajadores de dragado y nos plantearon que eso significa el pasaje de un montón de material añejo que va a costar mantener en funcionamiento. Hoy Uruguay depende casi enteramente de la contratación de servicios externos para mantener el dragado. La Administración Nacional de Puertos tiene una draga de la época de Pacheco Areco y otra de la época de la dictadura, y funcionan, aunque una ahora está en reparación. Gracias al trabajo excepcional de la gente de la draga, se han cumplido tareas muy importantes. Nosotros proponemos que se declare de interés nacional el dragado público y se fortalezca con la adquisición de herramientas necesarias -esto implica dragas- el servicio de dragado, para garantizar que como Estado tengamos la capacidad soberana de definir nuestra política en materia de puertos y un servicio a un costo realmente inferior, casi la mitad de lo que nos cuesta en el contrato. No me quiero extender porque esto figura en la fundamentación, pero hay un estudio de consultores internacionales que establece que el precio de mercado del dragado por metro cúbico es de US$ 5 y el costo de la ANP de US$ 2,5. Esto implica que hoy, con la necesidad de un dragado anual de 21.000.000 de metros cúbicos para toda el área que necesitamos dragar, tiene un costo adicional para Uruguay de US$ 75.000.000 por año. Estamos comprando una draga -intenté averiguar en qué estaba el proceso y es difícil saberlo- por US$ 60.000.000, y los trabajadores nos informaban que se pueden obtener dragas que no sean hechas a medida, como se piden, por un costo mucho menor, salvando algunas dificultades que tenemos.

Por último, planteamos recuperar la obligatoriedad -porque contemplamos la posibilidad de que no se dé abasto o de que por alguna razón el dragado público no pueda cumplir con todas las tareas y deba contratar a privados o a terceros- de que toda embarcación que venga a prestar servicios en nuestras aguas cuente con un mínimo equivalente al 90% de la oficialidad y al 90% de la tripulación. Hoy, por una ley de embanderamiento que se fue modificando, se permite no cumplir con esta norma partiendo de un acuerdo entre la organización más representativa y la empresa que va a dar el servicio. Nosotros queremos defender el trabajo nacional.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Esto me interesa muchísimo. Acá, aparte del costo, hay que evaluar oportunidad y disponibilidad, y lo digo con propiedad por lo que hicimos en el Río Uruguay. Si no hubiese sido por las dragas uruguayas, hasta hoy estábamos en el proceso de licitación con una empresa de dragado. En cambio, estamos terminando el dragado con dragas uruguayas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Escuchamos atentamente al señor diputado Rubio, y tenemos en este caso visiones distintas, discrepancias. Compartimos que el dragado de los puertos uruguayos es fundamental para sacar nuestras mercaderías y que se trata de un tema de interés nacional, pero no necesariamente eso pasa porque las dragas sean de propiedad del Estado uruguayo. Consideramos que la ANP se ha manejado con un criterio ecléctico; tiene un departamento de flota y dragado que ha operado y opera en los puertos uruguayos. Asimismo, tiene una responsabilidad muy importante, por ejemplo, en el Canal Martín García, donde tuvimos una experiencia -que no fue todo lo satisfactoria que se esperaba-, en conjunto con el Estado argentino que no cumplió con las obligaciones contraídas para ese dragado. Se trata de una tarea evidentemente técnica que depende, sí, de tener dragas pero también del trabajo que se haga, de la cantidad de horas que estén operativas. Es un trabajo complejo, difícil, muy importante para el Uruguay -comparto eso con el señor diputado Rubio-, pero en lo personal tenemos otra filosofía para encarar el tema.

Queríamos dejar la constancia de que, en este caso, tenemos posiciones distintas. Muchas gracias por su comparecencia en la comisión y por la presentación de estos tres proyectos. Ha sido muy útil poder recibir estas iniciativas. Estaremos conversando sobre ellos en los próximos tiempos.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Gracias por recibirnos. No sé cómo se ordena el temario en la comisión, pero considero que el proyecto de ley que tiene que ver con el ferrocarril debe ser prioritario. Cuando se discutan los proyectos, nos tendrán como delegados de sector.

(Se retira de sala el señor diputado Eduardo Rubio)

(Ingresa a sala una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ocupa la presidencia el señor diputado Felipe Carballo)

SEÑOR PRESIDENTE.- La comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al subsecretario, señor Jorge Setelich y al director nacional de transporte, señor Felipe Martín.

Esta invitación tiene como objetivo tratar algunos temas vinculados directamente al transporte y al subsidio del boleto de estudiante, asunto en el que ha venido trabajando la comisión. Existe alguna preocupación de parte de los señores diputados en cuanto a la metodología que está aplicando el ministerio en ese sentido

La convocatoria también tiene que ver con Servicios Logísticos Ferroviarios. Si bien habíamos pensado tratarlo el próximo día 14 porque hoy íbamos a recibir a las autoridades de Ancap -que no pudieron asistir-, quizás podamos, si el ministro está en condiciones de hacerlo, recibir alguna información al respecto. Asimismo, existe preocupación por parte de algunos señores diputados con relación a los trabajos que se vienen realizando en la Ruta Nº 30. Pero lo principal sobre lo que queríamos informarnos en el día de hoy tiene que ver con el subsidio del boleto estudiantil.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos recibido en forma repetidas convocatorias en las que se iban incorporando diferentes temas. Todos ellos han estado en reciente consideración en oportunidad de la visita al Parlamento con las comisiones integradas de Presupuesto y Hacienda pero no tenemos inconveniente, si bien no tenemos conocimiento de grandes cambios, en repasarlos.

A lo mejor, más que una introducción reiterativa general lo que importa es que los señores diputados planteen concretamente sus preguntas e inquietudes y, nosotros, en la

medida de nuestras posibilidades y nuestro conocimiento, las vamos respondiendo. Si el presidente llega a la conclusión de que es mejor un abordaje general, iniciamos ese abordaje.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia del señor ministro, señor subsecretario y del señor director nacional de transporte en la comisión. Habíamos planteado una inquietud de varios compañeros de la comisión en el sentido de conocer, de primera mano de parte de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la situación del transporte en general, la política de subsidios, sistemas de apoyo, fideicomisos; distintas normas que se han ido implementando en los últimos diez años y que han tratado de apoyar el transporte colectivo de pasajeros en nuestro país, algunos a nivel nacional y otros a nivel departamental. También queríamos conocer, de primera mano, la situación actual de las empresas de transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de Montevideo y hablar de los incrementos al subsidio del boleto de estudiante previstos en el presupuesto que se está terminando de aprobar en este Parlamento. Varios actores nacionales y departamentales se han referido al tema. Hace poco tiempo, el intendente de Montevideo declaró que no estaba satisfecho con el sistema de transporte de la capital, que había que hacer algunos ajustes. En el caso particular de Montevideo hay varias cosas que nos gustaría analizar. Sabemos que buena parte de esas interrogantes son de competencia municipal, pero teniendo el privilegio de contar aquí con el señor ministro y las autoridades nacionales del transporte, nos gustaría conocer su opinión.

Respecto a la política de subsidios y fideicomisos, creemos que se ha ido creando en estos años, por distintas normas, un sistema complejo, disperso y poco integrado, por donde las empresas han ido consiguiendo algunos beneficios y apoyos. En Montevideo han estado los Fideicomisos Urbanos I y II. El primero ya se ha culminado y está en ejecución el fideicomiso del transporte suburbano.

Nos gustaría ir directamente a las preguntas para aclarar esta preocupación que tenemos al respecto.

El Decreto 347/006 instituyó el llamado fideicomiso del gasoil o fideicomiso del boleto. Este fideicomiso ha tenido algunos críticos, por ejemplo, la Intergremial de Transporte Profesional de Carga, porque genera una transferencia de recursos de la sociedad a favor del transporte colectivo de pasajeros y, concretamente, de sectores productivos, que son los que más usan el gasoil, como el transporte colectivo de pasajeros.

Queremos conocer su opinión en cuanto a la incidencia que tiene en la competitividad del transporte de carga, si existen estudios al respecto y si nos lo pueden facilitar.

Por otra parte, sabemos que las empresas beneficiarias pagan el fideicomiso del gasoil a través de un fondo que administra la Corporación Nacional para el Desarrollo, de acuerdo con directivas de la Dirección Nacional de Transporte. Queremos saber cuáles son los criterios de pago, si existe un sistema de topes y, en ese caso, si se sigue un criterio igual para las distintas empresas. En caso de no ser así, nos gustaría conocer cuáles son los criterios para el efectivo cobro de este dinero que se paga contra declaración jurada de las empresas.

También queremos hablar del incentivo a la mejora del consumo de gasoil. Esto no está previsto en el decreto 347/006, sino que es una norma posterior, que determinó que en caso de que las empresas mejoren el consumo estimado de combustible, podrán tener un 5% de beneficio extra -al menos, eso es lo que tenemos entendido- en el monto que

van a cobrar ese mes, de acuerdo con el concepto del fideicomiso del gasoil. Queremos saber cómo se calcula y cómo se determina este incentivo, ese premio a la eficiencia que se otorga a las empresas en los casos en que mejoran el consumo de gasoil previsto. Hay un cálculo hecho para el transporte urbano y otro para el transporte suburbano.

Asimismo, sabemos que el 10 de abril de 2014 se firmó un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo, que derivó en el subsidio del ciento por ciento del boleto estudiantil en Montevideo. Había un criterio general para todo el país, según el cual el Ministerio de Transporte y Obras Públicas financiaba el 50% y las empresas se hacían cargo del restante 50%. A partir del convenio del 10 de abril de 2014, en el caso particular del departamento de Montevideo se estaría canalizando el otro 50% por parte del Estado, lo que implicaría una inequidad entre la Intendencia de Montevideo y las del interior, así como entre las empresas de transporte del interior del país, que son las que terminan asumiendo ese 50% a su costo, y las de Montevideo, que no deberían hacerlo.

Queremos pedirles información con respecto al Fideicomiso Urbano II, si bien sabemos que es un tema que corresponde a la Intendencia de Montevideo. La motivación que se esgrimió para hacer este fideicomiso fue la mejora de las unidades y el pago de deudas de las empresas. La mayoría de las empresas de Montevideo se acogieron a esa medida. El repago estaba calculado en un 3% de la recaudación de las empresas; luego de firmado esto, la mitad de ese repago, es decir, el 1,5%, se reincorporó a la paramétrica del boleto. Quiere decir que el 1,5%, la mitad de la obligación generada por las empresas, se trasladó al precio del boleto y lo está pagando la gente cada vez que compra un boleto de ómnibus porque, obviamente, esto influye en el precio fijado del boleto.

Sabemos que este tema es competencia de la Intendencia de Montevideo, pero nos gustaría saber si lo conocen y qué opinión tienen al respecto.

Asimismo, queremos tener una opinión sobre los criterios de determinación de las tarifas del transporte colectivo suburbano de pasajeros y los ajustes, es decir, cómo determina el Ministerio los valores de los insumos considerados, si son los de mercado o si tienen algún estudio que fundamente la estructura de costos y los valores de los insumos que tienen en cuenta para esa determinación.

Por ahora es todo. En una segunda ronda haré alguna pregunta adicional.

Muchas gracias.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Solo voy a hacer dos puntualizaciones, porque las preguntas que hizo el diputado Olaizola son básicamente las mismas que pensaba realizar, dado que compartimos esta preocupación desde que ingresamos a esta legislatura.

En la primera comparecencia del señor ministro nosotros le preguntamos sobre las diferencias en el subsidio, dado que teníamos la información de que en Montevideo se estaba subsidiando el 100% del boleto estudiantil. En aquel momento, según consta en la versión taquigráfica, el Ministro nos dijo que no tenía información al respecto y que entendía que el 50%, al igual que en el resto del país, se financiaba a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero que era la Intendencia -según su experiencia como Director Nacional de Transporte de la Intendencia- la que financiaba el resto.

Efectivamente, el convenio que mencionó el diputado Olaizola cambió esa realidad. Por eso, Montevideo hoy goza de un privilegio que no tienen las empresas que operan fuera de este departamento.

Como ustedes saben, porque esto fue mencionado muchas veces cuando asistieron a la Comisión de Presupuestos, hemos marcado esto como una clara inequidad que nos preocupa. Nos gustaría saber cuál es la justificación de esa decisión. Es cierto que hay cuestiones que tienen que ver con el transporte departamental, que en el interior del país se utiliza en un porcentaje menor, porque allí se usa sobre todo el transporte interdepartamental que, naturalmente, no depende de la Intendencia en cuanto a su regulación y demás. Yo pertenezco al departamento de Canelones y puedo decir que es así.

Entendemos que ha habido cambios que tienen que ver con el sistema metropolitano, empresas suburbanas que pasaron a un régimen igual al que tenían las empresas urbanas. Se nos ha dicho que eso ha perjudicado a empresas suburbanas que hoy están en delicada situación. Nos gustaría que nos dieran información sobre este punto, si la tienen.

Asimismo, quisiéramos saber cómo está funcionando el Consorcio Metropolitano, cuándo fue la última vez que se reunió y quiénes lo integran.

Para nosotros, que somos nuevos en estos temas, es muy difícil entender cómo funciona todo este sistema, que es extremadamente complejo. En la medida de lo posible, necesitamos esta información para poder entender cómo funciona el sistema y las políticas de subsidio. Insisto: es algo que venimos pidiendo desde que ingresamos a la legislatura.

Cuando en la primera comparecencia del ministro preguntamos sobre el subsidio del boleto estudiantil, se nos dijo que lo hablaríamos en la Comisión de Presupuestos.

En la instancia del presupuesto, vino el ministro Astori, lo volvimos a plantear y se nos constestó que lo hablaríamos cuando vinieran las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Cuando vinieron las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la mayoría de la comisión entendió que ese asunto estaba fuera de tema porque no correspondía al articulado.

Entonces, desde aquel tiempo hasta hoy hemos venido postergando, desde nuestro humilde e ignorante lugar, la posibilidad de conocer más sobre este asunto. De manera que para nosotros es muy importante que estén aquí, lo agradecemos mucho, porque esto es algo que queremos comenzar a entender desde que asumimos.

Muchas gracias.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Saludamos al señor ministro, al señor subsecretario y al director nacional de Transporte.

Queremos dejar dos constancias.

Por un lado, sabemos de la preocupación de los diputados Olaizola y Adrián Peña por el subsidio estudiantil desde el primer momento en que empezamos a trabajar este año en la comisión, así como también la de los demás integrantes por conocer los detalles.

Por otro, nos parece que las preguntas que ha hecho el diputado Olaizola son extensas y capaz que necesitaríamos una reunión extraordinaria de esta Comisión para que las autoridades del Ministerio comparecieran nuevamente y nos contestaran todas esas preguntas, más las que, seguramente, se harán sobre estos temas. Les recuerdo que a la hora 15 tenemos una sesión extraordinaria de la Cámara para votar el presupuesto de Secretaría de la Cámara de Representantes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No hay problema; podemos coordinar una nueva reunión para trabajar y avanzar en estos temas. Entiendo que tendríamos que administrar el tiempo porque se ha apuntado a un conjunto de frentes.

Quiero decir que comparto parte de la fundamentación del diputado que recién hizo uso de la palabra.

El sistema de subsidio se reincorporó el 15 de febrero de 1990, después de un período en el cual habían existido mecanismos de transferencia por parte del gobierno municipal a las empresas de transporte colectivo, fundamentalmente en Montevideo, que era donde existían. Se había retirado porque se lo consideraba una mala cosa; durante un tiempo, hablar de subsidio era mala palabra, más allá de que en el transporte en general y en el transporte público de pasajeros en particular, es una práctica que se ha impuesto en todo el mundo. Casi no existe sistema de transporte colectivo de pasajeros en el mundo -de los buenos y de los otros- que no tengan mecanismos de transferencia de subsidios, porque apuntan a algo absolutamente razonable y necesario, que es ayudar a los sectores de más bajos ingresos a asegurar su movilidad. El que tiene recursos lo resuelve por sí; el que tiene menos recursos necesita del transporte público.

Con el transcurso del tiempo, esta necesidad de los sectores de menos capacidad económica se ha ido extendiendo a toda la sociedad. ¿Por qué? Por un fenómeno que en Montevideo recién empezamos a vivir, pero del que en otras ciudades sobran ejemplos. Me refiero a cuando la circulación de los vehículos queda contrapuesta con la capacidad de las infraestructuras para la circulación. Entonces, aparecen los embotellamientos en los lugares menos pensados; se generan problemas en la movilidad, de la circulación en la ciudad, que afectan a sectores de población, que interfieren con el desarrollo de la actividad económica y que producen pérdidas muy importantes que se han cuantificado en el mundo.

En Uruguay nos estamos asomando a esa nueva realidad, pero todavía tenemos algún margen. Si lo aprovechamos para mejorar las cosas, para perfeccionarlas, para afinar la puntería, mucho mejor nos irá.

Acá aparecen varios temas. Podríamos hablar de la organización del sistema de transporte público, de la energía que al país le conviene priorizar, de cuáles son las necesidades y costos de una energía o de otra, porque el hecho de que Montevideo hoy tenga cierta realidad no quiere decir que deba tenerla para siempre; se puede cambiar; se puede cambiar para mejorar. Hay que trabajar y estudiar para ver hacia dónde le conviene, no una propuesta que llueva de otro lado, que caiga del cielo, sino que debemos ser los montevideanos, los uruguayos, los que decidamos hacia dónde apuntar nuestros esfuerzos.

Los instrumentos de transferencias, de subsidios, de fideicomiso -con diferencias entre sí; a veces se llaman de distinta manera- se reinsertaron en febrero de 1990. Desde luego, es algo que siempre ha venido sufriendo aportes, correcciones, ajustes, son montos importantes de transferencia que, además se extienden a todo el país y a todos los modos de transporte. Entonces, creo que Uruguay debe repensarlo.

La preocupación de ustedes no es tabú: de alguna manera, también es mi preocupación.

En otra intervención, un diputado hizo referencia a una resolución del día 10 de abril de 2014. Yo no retengo las fechas, pero como el 10 de abril es mi cumpleaños, me llamó la atención y la recordé.

Se trata de una resolución relativamente nueva, de un período en el que yo no estaba ocupando responsabilidades en el Ministerio; el señor Felipe Martín sí. Entiendo que el alcance de esa regulación demuestra que hay modificaciones, ajustes, precisiones, perfeccionamiento de una política que ha tenido lineamientos generales, pero tenemos que estudiar más al respecto -yo mismo- para ver si tenemos que seguir profundizando en esa dirección o si tenemos que empezar a manejar algunas alternativas. Luego cederé el uso de la palabra a Felipe Martín para referirse a este tema, porque es un hombre de gran trayectoria, que desde aquel tiempo, que comprende el 15 de febrero de 1990, a la fecha ha estado casi permanentemente vinculado al desarrollo de esta política. Creo que vale la pena establecer dos o tres definiciones generales.

Acá hay distintos andariveles, diferentes temas integrados. Las transferencias para estudiantes, jubilados y algunos sectores sociales empezaron en 1990 en Montevideo. Por mucho tiempo salieron del presupuesto de la Intendencia de Montevideo y se aplicaban casi exclusivamente en Montevideo. Posteriormente, hubo iniciativas de algunas Intendencias, que también fueron promoviendo sus bonificaciones. Esa es una parte de esos andariveles. Al menos yo, desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, le he perdido la pista a esta política, porque son políticas dispuestas, tanto en el origen de los recursos como en el destino de las transferencias, en el marco de las autonomías que las Intendencias tienen.

Hay otro tipo de transferencias que tiene que ver con los recursos dirigidos a promover y facilitar el transporte de estudiantes en el país. En ese sentido, hay transferencias que se disponen con ese fin para todos los departamentos del país. Esas transferencias se realizan con el fin de que las empresas tengan un ingreso que permita el traslado de los estudiantes, pero hay otra partida que no va dirigida al servicio colectivo de pasajeros, sino directamente al estudiante, a través de la administración de la Intendencia; son ayudas que se realizan desde el gobierno central para trasladar a aquellos estudiantes a los que el servicio colectivo no le garantiza la posibilidad de concurrir a sus centros de estudio. El origen de estas partidas estuvo en las Intendencias. En una primera etapa fue exclusivamente a su costo; todavía siguen poniendo lo suyo, pero se complementa con el esfuerzo de las transferencias que se realizan desde acá.

Otra línea es lo que se ha dado en llamar el fideicomiso del boleto o fideicomiso del gasoil. Es un monto que se retiene del precio del gasoil -esta decisión en su momento tuvo una razón- y que Ancap deposita en un fondo que es administrado por un organismo financiero. Esto se distribuye a las empresas de transporte con el fin de abaratar los boletos, en función de órdenes que emite el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Estos fondos van a todas las empresas registradas, regulares, que existen en el país, en función de su participación en el mercado del boleto. Las empresas reciben esto, pero el objetivo es abaratar el precio del boleto al usuario.

Estos elementos generales tienen la complicación de que son recursos muy importantes, con tendencia a crecer y que deben ser administrados cuidadosamente, siempre con restricciones, porque lamentablemente nunca me ha tocado que la administración de estos fondos se pueda hacer con holgura; siempre hay que hacerlo muy cuidadosamente y siempre hay que dejar algo por el camino. Para poder asegurar que llegue a todos lados, tenemos que hacer restricciones.

Yo comenté esas restricciones cuando estuvimos en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda. El diputado Peña decía que las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas le habían dicho que hablara con nosotros y cuando llegamos nosotros a la comisión, alguien dijo -no el ministro- que el tema estaba fuera del orden del día. El ministro dijo en esa sesión -pueden revisar la versión taquigráfica- que nosotros

también compartíamos la necesidad de tender al ciento por ciento de las transferencias al ciento por ciento de las empresas. Reitero: la voluntad y el convencimiento de que tenemos que ir hasta ahí está limitado por los recursos disponibles. Vamos peleando los recursos disponibles, los vamos buscando, los vamos fundamentando y también los vamos controlando, porque también en esta materia hay que hacer un seguimiento, pedir rendición de cuentas y permanentemente hacer evaluaciones para controlar que estos recursos sean bien usados

Inclusive, suceden cosas que han terminado con algunas sanciones graves. Por ejemplo, si alguien está cobrando transferencia del subsidio del boleto que tiene que ver con el gasoil que consume y resulta que no carga gasoil en Uruguay, tiene problemas. En realidad, hubo problemas en ese sentido. Esto generó mucha discusión. Hubo empresas que tuvieron problemas y fueron severamente sancionadas por este asunto.

De manera que nosotros también estamos convencidos -como se ha planteado prácticamente en todo el país- de que tenemos que tender a eso. Estamos trabajando para ver si podemos ayudar a construir las oportunidades para que pueda llegarse a esa meta.

Por otro lado, también en esta materia del subsidio del gasoil se habla mucho de que son factores de distorsión que privilegian a algunos sectores y castigan a otros. Despacito por las piedras. Cuando se armó este sistema, allá por 2005 o 2006, tuvimos la preocupación de equilibrar. De ahí en adelante se fueron haciendo ajustes. Vuelvo a repetir: lo estamos evaluando. Este no es un asunto tabú. Me da la sensación de que el tiempo nos impone tener que innovar. Así como surgió el subsidio del gasoil, podrá haber nuevas formulaciones que lo perfeccionen. En aquel entonces se estableció, por ejemplo, algo de lo que se habla poco. Me refiero a determinadas quitas al IVA a las empresas de transporte de camiones, lo cual le permite absorber la totalidad del impuesto que lleva el combustible para la carga y, diría, que capaz que todavía sobra como para absorber algún otro costo.

Quiere decir que el subsidio funciona para las empresas del transporte colectivo de pasajeros porque va dirigido al boleto, pero también no es el mismo precio neto del surtidor el que paga el transportista de carga. Inclusive, para los productores que tengan su equipamiento registrado también hay una norma que le permite el descuento de un porcentaje distinto del IVA correspondiente generado.

De manera que es un sistema más complejo que hay que abordar con cuidado. Hay que tratar de que evolucione para mejorar, pero no se nos tranque, convirtiendo un asunto de este tipo en una discusión en la que cada uno, legítimamente quiere tirar para su lado para ver si le va mejor.

Luego de estos comentarios generales, pediría a Felipe Martín que nos hable más en particular de los sistemas, sin perjuicio de que después se pueda hacer alguna otra precisión.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Trataremos de dar respuesta a lo solicitado por los señores diputados.

Como señalaba el señor ministro, 1990 fue el año que dio lugar a una iniciativa legislativa departamental por la que se llevó adelante un sistema de subsidio directo al sector. Creo que no está demás reiterar y señalar que estas políticas de subsidios siempre han estado pensadas y dirigidas a los segmentos usuarios. En el caso de 1990, los segmentos usuarios que se han privilegiado, y continúan hasta el día de hoy, son los estudiantes y los jubilados. Todas esas medidas contribuyen a favorecer la accesibilidad para que el estudiante pueda cumplir con su obligación de ir todos los días a su centro de

estudios; la comunidad se hace cargo de pagar ese 50% que anteriormente salía del bolsillo de la familia. Siempre es bueno recordar esto porque muchas veces se dice y se ve en las notas de prensa que los subsidios son a las empresas. Las empresas son destinatarias finales de esas transferencias, pero los que fundamentalmente están comprendidos en estas políticas son los usuarios. Esto trae de la mano otro fenómeno. En la medida en que se facilita la accesibilidad, se aumenta notoriamente el número de usuarios. Por ejemplo, en el año 2005 se extendió por primera vez el sistema de subsidios a los primeros ciclos de enseñanza media pública en Canelones. Hicimos un relevamiento y hasta ese momento no se llegaba a las seiscientas boleteras por parte de todos los alumnos matriculados en el departamento; hoy estamos arriba de las quince mil. Eso quiere decir que se aumenta el número de usuarios y, al aumentar, también aumenta el efecto de los ingresos. A veces hay que tener cuidado cuando se habla de los porcentajes de bonificación porque si hay un salón que tiene capacidad no completa es bueno que se pueda completar, inclusive con tarifas que no necesariamente tienen el valor completo.

También promovimos esto en Montevideo, durante las dificultades que existieron en la sociedad en el año 2002, generando las centralidades hacia afuera y pasando los boletos a locales. En vez de llevar el salón del ómnibus vacío era necesario acompañar la posibilidad de que los que tenían necesidad de viajar hacia las centralidades tuvieran un boleto más accesible y que, por otro lado, esos kilómetros pudieran ser compensados a través de esas tarifas. En el caso particular del subsidio al boleto, en el año 2005 se sacó para apoyar a los estudiantes del primer ciclo de enseñanza media pública. En el presupuesto quinquenal del año 2010 se otorgó y en el año 2011 se extendió hasta los dieciocho años porque, de acuerdo con un estudio que se había hecho, había alumnos que con dieciséis años no completaban el primer ciclo. El propio presupuesto dejó establecido que a partir del año 2012 se reforzaban las partidas de subsidio y se pasaba a extender el beneficio al segundo ciclo de la enseñanza pública de todo el país

En el año 2012, siete años después de haberse inaugurado estas políticas nacionales para el conjunto del país, se integró Montevideo. Desde 1990, Montevideo trabajó con un programa propio asistiendo todo lo que tenía que ver con su matrícula beneficiaria en materia de traslados dentro de todo el territorio departamental. En 2012, cuando se extendió el beneficio a toda la enseñanza pública se sumó Montevideo. En realidad, la norma presupuestal estaba acompañada de un decreto reglamentario que no era el del convenio del año 2014 sino el del decreto Nº 152 del año 2012 en el que, conjuntamente con la extensión del beneficio a todos los estudiantes de enseñanza secundaria, se incorpora una preocupación que había integrado la discusión del Congreso de Intendentes: a aquellos alumnos que vivían en el interior más profundo y no tenían servicio de transporte público -el señor diputado Lafluf fue protagonista, creo que en ese momento se estaba desempeñando al frente del Congreso de Intendentes- se les incorpora una partida.

En ese año 2012 se integra Montevideo y también lo que se denominó alumnos sin transporte público, relevados por las autoridades de la Intendencia. En ese mismo decreto se establecían las condiciones que tenían que cumplir las unidades habilitadas para transportar personas y todos los recaudos que las reglamentaciones municipales tuvieran en los distintos departamentos del país. Quiere decir que hasta el año 2012, Montevideo, que mantuvo su propia política -nos toca un poco el honor por trabajar diez años en Montevideo- financió el 50%. Así se ha ido llevando adelante la extensión en todo el territorio nacional de estas políticas de subsidio. Hasta el día de hoy, este subsidio está regulado por lo que fueron los Decretos Nº 350 y Nº 351 del año 2005, que posteriormente fueron incorporados en la actualización del reglamento de precios, tarifas

y beneficios en el Decreto Nº 218/009. De esta forma se llevaron adelante todas estas políticas que se están cubriendo a nivel de todo el país.

En lo que tiene que ver con las políticas de fideicomiso, aquí se habló del primer y segundo fideicomiso. Yo recuerdo el primero porque fui su promotor, allá por el año 2002, en tiempos en los que todavía no estaba aprobada la ley de fideicomiso. En aquel momento, nos inspiramos en la búsqueda de recursos extrapresupuestales porque con la crisis llegamos al congelamiento de la tarifa. Lo único en lo que nos podíamos reflejar era en la experiencia que se había impulsado sobre los fondos arroceros y el fondo de la leche. Sobre esa idea se comenzó a trabajar, hasta que en diciembre de 2003 se aprobó la ley de fideicomiso. Montevideo se integró en el desarrollo de esa ley, las empresas contrataron una consultora y se llevó adelante el primer fideicomiso que se canceló en el período 2005- 2010, en aquel momento con el 5% de la recaudación. Por lo exitoso que había sido el primero, por parte de las autoridades del momento se promovió un segundo fideicomiso. ¿Cuáles son las ventajas de este fideicomiso en cuanto a la posibilidad de tomar dinero? En el año 2003 las empresas, con la tarifa congelada y con menos pasajeros, solo podían financiarse endeudándose. Por ese motivo, ese fideicomiso, entre otras cosas, tomó como principales objetivos la financiación de la renovación de flota, la incorporación de tecnología a bordo de las unidades -estas fueron las primeras medidas tendientes a la incorporación de máquinas electrónicas validadoras de viaje- y el reposicionamiento de los pasivos financieros. La ventaja de ese fideicomiso es que uno toma dinero, como puede tomarlo de cualquier otro banco, y lo financia con un porcentaje de la recaudación que, naturalmente, tiene que ser razonable. Cuando hay buena venta de boletos, el 5% acelera la cancelación del pago del fideicomiso, pero cuando hay menos venta de boletos, ese 5% se ajusta al flujo de caja que tiene la empresa, no como cuando se tiene que estar haciendo frente a un crédito tomado en un banco de plaza donde religiosamente hay que terminar pagando las cuotas y el interés, se vendan 100 boletos o 25. Se genera un mecanismo de autorregulación por medio del cual, si la actividad del país funciona bien y el sistema capta y aumenta la venta de viajes, se acelera el pago del fideicomiso; si, por otro lado, se producen situaciones estacionarias, el repago va acompañando esas situaciones para no generar sobresaltos ni desequilibrios económicos en las empresas.

El señor diputado también preguntaba si hoy estaba contenido en la tarifa. Tengo entendido que sí, aunque es una opinión de un lado y del otro, según se pueda estar o no de acuerdo. Creo que todo es analizable. Si se incorporó, deben haber existido criterios que llevaron a tomar esa decisión. En el caso particular del fideicomiso que se promovió en el sector suburbano no está contemplado, o sea que se tiene que hacer frente al pago con el 5% de la recaudación. Se puede estudiar, porque todas las cosas se pueden estudiar. Lo que hay que determinar es si corresponde que los costos financieros estén contenidos en las tarifas que paga el público, pero esa es una cuestión de orden que deberemos discutir; luego habrá decisiones políticas para llevar adelante en una o en otra dirección.

El repago del fideicomiso que se emitió en diciembre de 2012 está completándose en estos momentos. Ya pasaron tres años y seguramente no pasará más de un año o año y medio para cancelarlo. Se trata de una herramienta que tiene muy buena respuesta si el tiempo de actividades y de gestión acompaña el esfuerzo que supone generar ese endeudamiento para después ir a su cancelación.

Se hacía referencia también al Decreto Nº 347. Quiero recordar que la decisión del Poder Ejecutivo de encomendar en su momento el fideicomiso a la CND y a Ancap se tomó para bajar el precio de la tarifa de los servicios públicos de transporte porque se estaba viviendo una ofensiva de precio casi especulativo; el barril podía estar en US$ 50

y llegar a US$ 150 y eso jaqueaba permanentemente la actividad del sector llevando incluso a tener que plantearse si había que aguardar o adelantar las fijaciones tarifarias. Por lo tanto, se estableció ese fideicomiso. Ya se están cumpliendo nueve años y su período de vigencia se va a extender hasta octubre de 2021. Se ha tratado de que tuviera un mínimo de siete u ocho años porque se ha utilizado, entre otras cosas, como garantía para poder hacer frente a los programas de renovación de flota. El fideicomiso sirve como una garantía para colocar al servicio del repago de las unidades. En general, los criterios están estipulados en el contrato. ¿Quiénes son beneficiarios? Todas las empresas que llevan adelante servicios regulares de transporte público autorizadas o habilitadas por las Intendencias en régimen de concesión o con permisos precarios revocables. Se deben anotar en la administradora de fondos con todos los requisitos que están establecidos en la página web: sus obligaciones con los organismos públicos nacionales, BPS, DGI, planillas de trabajo, etcétera, y declarar mensualmente los kilómetros realizados y los consumos. ¿Qué es lo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene que verificar como regulador de los procedimientos? Que los kilómetros declarados estén en consonancia con la información que en su oportunidad -tratamos de hacerla actualizable en lo posible cada un año o año y medio- se corresponda con los turnos hábiles, sábados y feriados que tienen autorizados por la autoridad reguladora. Allí está estipulado por parte de la autoridad reguladora qué líneas tiene cada empresa, qué recorridos realiza, a qué distancias, en qué programa de minuta horaria y los kilómetros mensuales que recorre. Si esa información se corresponde, lo otro que hay que verificar es cómo se toma de acuerdo con las estructuras de costos. O sea, en las fichas técnicas, los motores diesel están estipulados para tener rendimiento de tres kilómetros por litro, prácticamente el nivel de rendimiento que se ha considerado históricamente, sobre todo para lo que tiene que ver con sistemas suburbanos y carreteros.

Otro caso puede acontecer con otros sistemas como el de Montevideo, que tiene su paramétrica propia e independiente porque es una Intendencia con autonomía y potestades sobre la organización y la prestación de los servicios de transporte para su departamento. Allí hay un nivel de rendimiento un tanto menor por una cuestión muy básica y lógica. En una ciudad como Montevideo, en donde los módulos de tensión pueden estar a 300 metros y, en muchos casos, trabados en sus corredores principales por señales luminosas que obligan necesariamente a la detención, el ómnibus está permanentemente frenando, arrancando, arrancando, frenando, haciendo cambios, y eso afecta los niveles de rendimiento. En el período 1985- 1989, un equipo de técnicos de la EUEA que trabajó en la Intendencia de Montevideo dejó estipulado dentro de sus estudios que la ciudad de Montevideo, en consonancia con otras ciudades del continente, debía considerar este factor en la estructura de costos paramétricos. Entonces, estos son los dos criterios que hay establecidos: que las empresas estén habilitadas y que su información en régimen de declaración jurada se corresponda con la que existe en la base de datos brindada por las autoridades reguladoras. Quizás ahí es donde se maneja el imaginario popular cuando se habla del tope. Si yo recorro 100 kilómetros voy a tener, naturalmente, un tope de 33,33 kilómetros. Eso es lo que se denomina el tope. No puede hacer más kilómetros, y en el caso de que tenga un mayor rendimiento le pueden quedar consumos afuera, con o sin fideicomiso, porque en última instancia tiene que ver con el mantenimiento o la selección de las mejores tecnologías que indudablemente están ya probadas y aplicadas por lo menos en muchos lugares de la región.

También se hizo referencia a la existencia de un incentivo. Se llevó adelante una experiencia, que hoy sigue siendo piloto, en la capital del país, porque tiene ni más ni menos que una flota de 1.500 ómnibus y representa más del 45% de los kilómetros y los consumos que se llevan adelante en la circulación del transporte dentro del país. Se toma

en cuenta a aquellas empresas que puedan aplicar tecnologías probadas, que ya existen en otros lugares, para mejorar la combustión de los motores teniendo una doble contribución a no contaminar el aire y a mejorar los rendimientos. Nos parece que quienes ponen empeño en la preservación de los valores medioambientales, en la mejora de la combustión de los motores y además defienden el fondo porque no llegan -están consumiendo por debajo de lo que se está estableciendo- deben tener la posibilidad de ir accediendo a un incentivo en forma escalonada que en el último peldaño puede llegar al 5%. Esto no es de una vez y para siempre, hay que ir concretándolo mes a mes.

Con respecto al transporte de carga, quiero que también recordemos que en todo el período 2005- 2010, cuando se hablaba como un único fenómeno de gasoil productivo, se terminó realizando un trabajo dirigido a tres sectores. El primero fue el transporte público; el reintegro de combustible se llevó adelante a través de este mecanismo. En el caso particular del transporte de carga se hizo de forma diferente. Al transporte de carga se le transformó prácticamente todo, se le sacó el Imesi, se le transformó todo el impuesto en IVA y eso permite que las empresas de carga puedan deducir el conjunto del combustible. Esto no se hace de cualquier manera, solamente lo pueden hacer las empresas formales, porque lo van a descontar en la medida en que tienen el techo del 9,5% de la facturación. Eso hoy significa el descuento total del IVA de lo que consuman. Quiere decir que quienes actúan por fuera no van a tener el régimen del beneficio

Por otro lado, el sector de carga es un sector muy importante que ha tenido un muy importante desarrollo, que ha hecho muy importantes inversiones y también ha sido alcanzado. Ustedes podrán recordar que el año pasado se remitió un proyecto de ley, que fue sancionado antes de modificarse el régimen de tributación de IRAE, y se pidió especialmente a la Cámara que en ese mecanismo no se tuviera en cuenta al transporte de carga, porque el transporte de carga tiene casi el 80% de sus empresas integradas por uno, dos y en el mejor de los casos por tres equipos. No se trata de empresas en condiciones de presentar proyectos de inversión porque, en general, quien se desempeña al frente es el que maneja, el que hace de mecánico, el que hace los negocios, va al banco y todavía a veces tiene que ver si le alcanza para contratar algún profesional. Por eso, se pidió que se le mantuviera el régimen por el que tributaba a nivel del IRAE. Hoy este presupuesto está también excepcionando al sistema de transporte de pasajeros, porque dentro del transporte de pasajeros hay empresas que son grandes pero hay otras que son de mediano y pequeño porte. En el interior hay empresas muy pequeñas, y es necesario, como lo han venido haciendo hasta ahora, que vayan renovando unidades, pero por la vía del proyecto de inversión no van a tener la posibilidad de beneficios porque no va a aumentar plazas de trabajo, empleo, ni va a favorecer elementos vinculados a la exportación. Por lo tanto, estos son mecanismos que también han colaborado para atender al sector de la carga en el régimen particular que le toca tributar.

También se hacía referencia a los criterios para la determinación del ajuste de las tarifas. Los criterios tienen que ver con la existencia de una paramétrica de costos que prácticamente se va actualizando cada seis meses al valor de los insumos, mano de obra, divisas. Se hacen los cálculos y se remiten a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto que es la que en primer lugar hace todo el estudio y da su aprobación u observación. Posteriormente, esto pasa al Ministerio de Economía y Finanzas, que también verifica los datos y, si está todo bien, los aprueba. En última instancia, pasa a Presidencia y con la firma del presidente y el ministro se aprueban las variaciones tarifarias. Siempre recuerdo -porque no solo hay que recordar las verdes, sino también las maduras- que, cuando tomamos los insumos en la estructura de costos, los tomamos del valor de plaza. Cuando tomamos el valor del combustible lo hicimos a $ 38,70 en boca de tanque, a pesar de que somos conocedores de que los grandes consumidores

tienen bonificaciones muy importantes que pueden ir desde el 6%, 9% y hasta el 10%, para que eso vaya de alguna manera como colchón al esfuerzo. Cuando tomamos el precio de las cubiertas, lo tomamos a nivel unitario, no preguntamos qué precio nos hace si compramos 400; tomamos el valor unitario, pedimos precios a cuatro o cinco lugares que son proveedores natos de cubiertas. Lo mismo hacemos con el seguro y con los tambores de 200 litros de lubricante. No decimos si en vez de uno compramos cincuenta. Quiere decir que esta es una estructura de costos muy rigurosa pero también contiene flexibilidades porque no se trata solamente de un ejercicio matemático y teórico. Después hay que confrontarlo con la realidad, con todas las necesarias imprevisiones que muchas veces la realidad trae aparejada para este tipo de actividades, que hay que hacer o hacer. Si uno anda con problemas, capaz que saca la coca cola del menú de los domingos, pero los ómnibus tienen que circular sí o sí en la minuta horaria obligatoria. Sean diez, cien o uno, el ómnibus tiene que estar. Justamente, la condición de servicio público le pone naturalmente al sector de actividad un riesgo que indudablemente asumió, y por haberlo asumido se tienen estas consideraciones a la hora de establecer las estructuras de costos.

Se señalaban algunos factores con respecto al estado del transporte. El transporte tiene que *aggiornarse* y seguir la transformación de la sociedad. En los últimos veinte o treinta años se han generado una cantidad de mecanismos que han eliminado viajes que no se van a hacer nunca más. Antes había que hacer cola en la Caja de Jubilaciones en tal fecha, había que pagar la patente de rodados en un único lugar, y si pasaba el cobrador de impuestos y no estábamos, había que ir al Palacio de la Luz o a la OSE. Ahora uno va a pocos metros de su casa y puede hasta sacar hora para el médico, y si está en el seguro de paro lo cobra ahí. Quiere decir que la movilidad se ha ido modificando y transformando. Entonces, de la misma manera, el transporte no puede fosilizarse como una momia, tiene que ir conociendo estos nuevos factores que tienen que ser también la expresión de cómo va mejorando la oferta y la calidad de sus servicios. Por eso dijimos que para pensar en transporte es necesario pensar en tiempos metropolitanos, porque es muy difícil hoy considerar a la gente limitada por una barrera. Por más barrera o límites políticos o administrativos que queramos poner, el que vive en la Costa de Oro y tiene que venir o venir, tiene que venir, y lo tenemos que considerar en un sistema que debe de tratar Montevideo, Canelones y San José. El sistema suburbano del ministerio debe ser complementario de las necesidades de la gente para defender al sistema público, para que sea el que pueda realizar la mayoría de los viajes masivos que se tienen que realizar a diario, porque si todos quisieran ir en auto, es imposible. Tenemos que buscar la manera de complementar los servicios y de lograr la mejor utilización de las unidades.

Así como Montevideo tiene sistemas horarios, con boletos de una hora o dos horas, también hay boletos metropolitanos, para que la persona que viene desde Parque del Plata y se tiene que bajar en la calle Propios porque va a trabajar a Sayago no tenga que pagar dos boletos, sino que pueda hacer una combinación metropolitana, que no le signifique el valor de dos boletos. Las personas que compran una combinación metropolitana ahorran $ 26 por día de viaje. Ese es el precio de un boleto para movilizarse hoy en Montevideo. Esos $ 26 por veinte o veintidós días hábiles que son los que se traslada a trabajar, suman unos pesitos que puede emplear para otras cosas.

En cuanto a la integración del Consorcio Metropolitano, podemos decir que entre los años 2005 y 2010 se trabajó en un espacio que se llamaba Agenda Metropolitana. Cuando ese programa creció y se desarrolló, se independizó y se creó el Consorcio, que está integrado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por las Intendencias de Montevideo, San José y Canelones. Funcionó hasta que terminó el anterior período de

gobierno. Ahora se está aguardando que se formalice nuevamente su integración, una vez que las Intendencias nombren a sus delegados. La Intendencia de Canelones ya lo hizo; estamos esperando la nominación por parte de las Intendencias de San José y Montevideo.

Esta es, grosso modo, una puesta a punto de la temática que nos plantearon los señores diputados.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás).- Agradezco la deferencia de la Presidencia por permitirme hacer uso de la palabra, no siendo miembro de esta Comisión.

Quiero hacer una sola consulta al señor ministro.

Luego de que este tema fuera planteado no solo en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, sino también, oportunamente, en la de Presupuesto y luego debatido en el plenario y posteriormente en el Senado, a principios de noviembre de este año el señor ministro concurrió a la ciudad de Paysandú y allí se recabó en una versión de prensa el compromiso del Ministerio -al menos, así lo recoge el diario *El Telégrafo*- de que para marzo del año que viene se podría ir incrementando el subsidio del boleto estudiantil para las empresas del interior, llegando al entorno del 80% o 90%.

Quisiera saber qué certezas hay y qué avances ha habido al respecto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente las explicaciones brindadas por el señor ministro y el señor director nacional de transporte y las agradecemos.

Queremos complementar lo que dijimos al principio de nuestra intervención.

Tenemos una preocupación fundamental por la cifra que ha alcanzado la transferencia de recursos que hace la sociedad para el sistema de transporte.

Por ejemplo, en el caso del fideicomiso del gasoil, el año pasado fueron US$ 131.000.000. En el comienzo, esta cifra esta en el orden de US$ 30.000.000 o US$ 40.000.000; ustedes lo podrán confirmar. Con el aumento del número de automóviles y con el aumento del consumo del gasoil en la producción esta cifra ha ido creciendo en términos muy importantes.

En otro orden, también nos preocupa -tenemos aquí la paramétrica del boleto de Montevideo- ese 1,5% que habíamos comentado más temprano, del Fideicomiso Urbano II. En el caso del Fideicomiso Urbano I el repago era un 5%, en el Fideicomiso Urbano II era 3% y el 50% de esa obligación que habían contraído las empresas se pasó al boleto. Nos parece que eso es una recarga en el precio del boleto que asume la gente y que no debería ser así. Queremos dejar constancia de nuestra posición al respecto.

Comparto la preocupación expresada por el diputado Nicolás Olivera, que también habíamos manifestado al comienzo. Nos parece que hay una asimetría muy importante en el beneficio que obtienen las empresas de transporte de Montevideo al pagárseles el 100% del precio del boleto estudiantil y no así a las empresas del interior del país. Además, muchas de ellas son suburbanas y por el horario laboral que se estila en el interior, de jornada cortada, tiene que poner unidades extra, transitando por caminos que no están en buen estado, razón por la cual tiene un costo adicional de repuestos y de mantenimiento de la flota, lo cual es una diferencia con respecto a las empresas de Montevideo.

Con respecto a otro tema, en la Comisión de Presupuestos -quiero dejar constancia de que no hubo oposición de parte del ministro ni de la delegación del Ministerio en ocasión de su comparecencia a la Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda-

planteamos nuestra preocupación por el aumento por once en la partida del boleto estudiantil a partir del año 2016 en el presupuesto que viene del Ministerio. Nos gustaría tener una respuesta para eso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No entendí el planteo del señor diputado.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Según el Programa 346, Educación Media, que figura en el presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el boleto estudiantil crece por once de 2011 a 2016 y a partir de 2016 se mantiene estable. Es un aumento muy importante de las partidas que verterá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por concepto de boleto estudiantil. Queremos saber cuál es el origen de ese cambio tan importante, es decir, si pretende sustituir partidas de las Intendencias, si pretende sustituir partidas que vertía el Ministerio de Economía y Finanzas o si hay otra causa, porque es una cifra llamativamente grande.

Según lo que figura en el presupuesto que se presentó, en el Programa 346, Educación Media, componente 027, correspondiente al subsidio del boleto de estudiante para Montevideo, se pasa de una asignación de US$ 2.800.000 en 2015 -la cifra está expresada en pesos- a una asignación presupuestal de US$ 30.800.000 en cada año del período 2016- 2019, es decir, se multiplica por once la asignación del año 2015.

Por otra parte, con respecto al subsidio de estabilidad económica que rige en Montevideo, que asegura a las empresas un ingreso aproximado a 2,5 boletos por kilómetro y que permite la existencia de las líneas sociales -el director Martín conoce bien el sistema-, nos gustaría saber si en el resto del país, por lo menos para las líneas que son competencia del Ministerio, las suburbanas, existe un beneficio similar.

Escuchamos atentamente la exposición que hizo el director Felipe Martín acerca del beneficio adicional que se otorgó a las empresas por la mejora en el consumo que puedan registrar a fin de mes, lo cual estaría asociado a la incorporación de tecnología y requisitos vinculados a la mejora ambiental.

Tengo la información de que esas mejoras muchas veces se han dado con la incorporación de motores Euro II y no con los motores Euro III, que son motores con una tecnología más atrasada. Lo que ocurre es que nuestros combustibles no tienen la calidad de los del primer mundo. Entonces, al utilizar motores más antiguos, se logra un mejor beneficio, pero esto no está asociado a la incorporación de tecnología o de motores de última generación, como pueden ser los motores Euro III u otros más nuevos. Me gustaría saber si ustedes pueden corroborar esto o no.

Muchas gracias.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Con respecto al subsidio del boleto del interior del país, si el ánimo del Ministerio es que el subsidio siga avanzando -no dudo de que así es-, me pregunto por qué no se aprovechó la instancia del presupuesto. Sabemos que la frazada es corta; el problema de los recursos siempre está presente. De eso se trata gobernar: recursos limitados para necesidades ilimitadas. Entendemos que esa era una buena oportunidad para distribuir los recursos, dado que había un reclamo importante.

Aprovecho para preguntar cuál fue el monto total que se destinó para el subsidio del boleto estudiantil, por ejemplo, en el año 2014, para saber de qué estamos hablando, porque hemos dicho que es mucha plata, que cuesta mucho, pero no tenemos los números; no sabemos ciertamente de cuánto dinero estamos hablando.

Capaz que Montevideo, que hoy recibe el 100%, podría pasar a recibir el 85%, y de esa manera se podría mejorar la ecuación del interior del país. Eso parecería algo más equitativo.

También quisiera preguntarles -disculpen la ignorancia, como planteaba al principio-, con relación al premio a la eficiencia, cómo se calcula la mejora en el caso del transporte capitalino, en relación a qué variables. De hecho, si las empresas son eficientes, solo por eso ya tienen un beneficio. La empresa que consume por debajo de lo esperado ya está teniendo un plus. Está bien que así sea. Entonces, se la repremia porque, por un lado, está el premio que implica su ahorro, en la medida en que recibe, según una ecuación, por encima de lo que realmente gasta y esa eficiencia se vuelca a su utilidad y, además, recibe un repremio. Me gustaría saber cómo se calcula esto; me gustaría entenderlo.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Me parece que han caído alrededor de doscientas preguntas y creo que vamos a desaprovechar la oportunidad de contestaciones claras y tranquilas. Si fuera posible, propondría hacer otra reunión la semana próxima. Supongo que el ministro querrá contestar al diputado Ayala sobre la Ruta Nº 30. Capaz que podríamos dejar estos otros temas para una próxima reunión.

Yo quería hacer una pregunta sobre la devolución. Entendí que la devolución se hace a razón del consumo de tres kilómetros por litro de gasoil. Veo que la respuesta es afirmativa.

Por otra parte, entiendo que hasta el año 2012 Montevideo pagaba el 50%. Cuando se integra el otro 50%, comienza a recibir del fideicomiso. Advierto que es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- En principio, vamos a seguir avanzando en este tema en particular. Tenemos dos planteos más.

El objetivo sería acordar con las autoridades del Ministerio una reunión en el transcurso de la semana. Esta es la última sesión ordinaria de esta comisión. Tendremos que coordinar una sesión extraordinaria, ajustando las agendas, a fin de abordar algunos de los otros temas que nos queden pendientes.

Si fuera posible responder algunas de las preguntas que se realizaron con respecto al transporte, podríamos ir cerrando algunos temas. Otros nos quedarán para una próxima sesión en el transcurso de la semana que viene.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Con respecto a lo que planteaba el señor diputado Olaizola en cuanto al planillado, no sé si quedó registrado en la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, pero lo cierto es que cuando se hizo esta pregunta yo estaba sentado al lado de las contadoras de OPP y del Ministerio de Economía y Finanzas. Ellas dijeron que había habido un error en la confección de esa planilla y que iban a remitir la planilla que correspondía.

En cuanto a las líneas sociales, no soy muy partidario de hablar de líneas sociales. En general, en el transporte siempre existieron líneas superavitarias, otras no tanto. En general, lo que siempre se ha buscado es un razonable equilibrio. Hay líneas con ciertos destinos mucho mejores que otras en cuanto a la relación pasajero- kilómetro. Si consideramos la capital del país, que es donde estamos, hay algunas zonas en las que los barrios viven hacia arriba. Entonces, en una manzana pueden habitar miles. Hay otros barrios que son diferentes, pero el transporte lo deben tener todos. Ese es un factor que pondera la tarifa cuando considera los kilómetros recorridos. No se establece por parte del Ministerio ningún subsidio extraordinario. O sea, se trata de que en el armado de la malla de recorridos las líneas de transporte guarden un razonable equilibrio para atender las zonas más pobladas y, simultáneamente, las menos pobladas.

En cuanto a lo que se señalaba con respecto a los motores Euro II, yo no soy entendido en la materia. Simplemente, me auxilio siguiendo de cerca la evolución de la industria armadora. Me tocó participar hace poco en la presentación de unas unidades Euro V. En la misma presentación, la firma armadora representante mostraba las bondades de una tecnología que, a pesar de incorporar el costo de la urea, sin embargo daba mejores resultados desde el punto de vista de los consumos. Quiere decir que este es un factor que los fabricantes están teniendo muy en cuenta, no solo por la competencia que tienen los proveedores entre sí, sino naturalmente porque esta es una unidad de negocio de transporte que está pensada sobre una determinada estructura estandarizada que, de alguna manera, tiene que respetar esos niveles de consumo. Por lo tanto, creo que las tecnologías que se van a seguir incorporando tendrán muy en cuenta este aspecto vinculado a los consumos.

En cuanto al otro punto sobre el que se preguntó, en el año 2014, las transferencias por todo concepto a boletos de estudiantes en todo el país fueron del orden de los $ 1.050.000.000.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Yo había preguntado también con respecto al cálculo de la eficiencia en la capital.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- La eficiencia se considera sobre una estructura de costos. Si se consume menos de lo que está estipulado, se accede al incentivo. **SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** La resolución sobre el premio a la eficiencia es del 10 de abril de 2014. Es mi cumpleaños, pero yo no estaba. Sin embargo, el premio tiene un origen anterior, y se fue modificando. Su objetivo, muy saludable, es defender al fondo, porque el fondo es limitado. En 2006, cuando se formó el fideicomiso, la tendencia iba a ser a disminuir, no a aumentar el fondo, porque la cifra se retiene por el consumo de gasoil. Lo que dio origen a esta idea es la extensión del parque de vehículos que consumían gasoil pero que no tenían un objetivo productivo, sino que se utilizaban porque resultaba más conveniente al usuario. Cuando se puso esa partida para defender la producción, que encareció el precio del gasoil, se estableció el mecanismo del fideicomiso para el transporte colectivo, el reconocimiento del porcentaje de IVA, la transformación del Imesi en IVA para el descuento del transporte de carga e, inclusive, para la producción agropecuaria, es decir, para aquellos que registran los equipos, también una deducción de IVA. Pero sabíamos que, con el correr del tiempo, el aumento del precio del combustible, para quienes tenían una actividad particular y no recibían ninguna deducción, iba a disminuir el parque gasolero particular hasta ser sustituido por el de nafta, lo que se ha producido ya en la realidad del país. Eso hizo que el volumen de gasoil que se comercializa, a pesar del gran aumento que tuvo el transporte de carga y el consumo de camiones, primero creciera y ahora tendiera a estabilizarse, y acaso hasta decrecer. Por lo tanto, el fondo tiene límites y debemos estar atentos a la evolución de esos límites.

El premio busca que no exista canilla libre para el consumo de gasoil. Las empresas tienen que cuidar lo que consumen y si consumen eficientemente en el servicio colectivo de pasajeros, reciben un premio. Ese es el sentido; el que consume por debajo del medio debe ser premiado. Además, está demostrado que le sale más barato al fondo, porque los grandes consumidores que consumen por encima del promedio no solo muchas veces dejan litros afuera del fideicomiso, sino que reciben por kilómetro recorrido más dinero de reembolso que los que son eficientes, que a pesar de consumir menos y ser premiados reciben por kilómetro recorrido menos dinero. Podrá discutirse si el premio es mucho o poco, si es cinco, cuatro o seis, pero el objetivo está bien definido y es un instrumento que ayuda en un rol que tenemos que seguir cuidando mientras este sistema funcione.

En este momento estamos muy abiertos a considerar las distintas alternativas porque el Uruguay, Montevideo y la producción se merecen que estemos atentos a la mejor ecuación en materia energética. Por lo tanto, si hay una alternativa que nos aconseja no solo cambiar los mecanismos o los instrumentos como este fideicomiso, sino hasta el propio combustible, tendremos que promover la transformación. También hay razones de tipo ambiental que hacen aconsejable esto. Hay que mirar estas cosas con la cabeza abierta porque muchas veces, si nos metemos en el numerito chico, nos perdemos. Este es un buen elemento a tener en cuenta: el que consume más, le gasta más al fondo, a pesar de que queda una partida por la que no recibe retribución, y el que consume menos le gasta menos al fondo, a pesar de que recibe un premio. Esto es para hacer pensar, porque lo que le conviene al Uruguay y a los usuarios es que se elija la forma de transporte que más le conviene al país, no la que se le antoje al empresario. De lo contrario, cada uno hace lo que quiere.

El señor diputado Olivera hizo referencia a un comentario de *El Telégrafo*. Yo no leí el artículo, pero tal vez no se expresó exactamente la realidad. Nosotros estamos transfiriendo a todo el interior un 50% para el boleto de estudiante. Estábamos distribuyendo un 50% para Montevideo que, sumado al 50% que ponía directamente la Intendencia de Montevideo, alcanzaba el 100%. Después eso se simplificó en una partida que va para Montevideo y otra que se distribuye en todo el interior. No nos da para crecer en esa partida. Somos partidarios de hacerlo, pero el presupuesto, según los números que vi, no da para eso. ¿Qué haríamos nosotros? Incrementarla, por cierto. Aquí se habló del 80% o 90%, pero el 80% o 90% es el ejemplo de hasta dónde llegaríamos, porque no es verdad que estamos proponiendo el 100% de subsidio. Creemos que el 100% de subsidio sería malo en el interior como, a mi entender, lo sería en Montevideo, porque el 100% del subsidio -y acá pasa algo parecido a lo que ocurre con el fideicomiso- genera bajar los brazos y no interesarse en si la transferencia es legítima o no.

Nosotros queremos tener recursos para promover el estudio y ayudar a los que estudian, pero la bolsa no es un barril sin fondo, no da para todo. Y si la empresa recibe el 100% y nadie controla, y todos quieren tener una gratuidad o usar una tarifa subsidiada ¿quién paga la partida? Los fondos serían mejor utilizados si en Montevideo se transfiriera hasta el 80%, el 85% o el 90%, pero no el 100%. Tenemos que trabajar para encontrar en el período los recursos necesarios para extender esta bonificación; estamos tratando de aprender y aplicar, por lo tanto nunca vamos a llegar al 100%. Vamos a llegar todo lo que se pueda, pero nunca al 100% por esto que les comentábamos

Además, creo que se han entreverado también algunas otras cosas, porque las partidas de transferencia para los boletos de estudiante son solo uno de los tantos instrumentos, no es lógico y no se va a lograr -no es un problema de buena voluntad-, haciendo crecer la transferencia por boleto de estudiante, financiar un sistema de transporte urbano que está desfinanciado. Se inventó el boleto de $ 6 o de $ 10 y no es necesario ni siquiera ver el ómnibus para saber que ese sistema está desfinanciado. Como por recaudación no va a poder cubrirse, va a ser necesario poner otra cosa, y entonces reclaman la transferencia del boleto de estudiantes, como también podrían pedir cualquier cosa. Yo me pregunto si en los departamentos en los que se está diciendo que el sistema urbano está desfinanciado y se pide la transferencia del boleto de estudiante no puede haber un subsidio resuelto por la Intendencia respectiva, una transferencia para subsidiar el transporte urbano de pasajeros o el transporte departamental. No estaríamos inventando nada raro. El asunto es que, como bien dijo el diputado, cuando la frazada es corta tenemos que discutir sobriamente, con sentido común, buscando soluciones. Pero si usamos estos temas para hacer política y todos reclaman porque les parece que les va

a ir mejor, como la frazada es corta siempre va a quedar algo afuera. Tratemos de administrarlo de la mejor manera posible

Sinceramente, me parece que sería tiempo de que los sistemas de transporte departamental y urbano se desarrollaran con criterios más generales, que ya están probados. No se puede hacer cualquier cosa ni de cualquier manera. Me parece que podríamos ayudarnos para no repetir errores que ya se han cometido, para tratar de ir avanzando y mejorando el conjunto y dejarnos un poco de tironeos. Cuando digo esto, también incluyo al consorcio metropolitano, que es como la integración latinoamericana. En los discursos, todos hablamos de la integración, pero cuando llegan las que queman cada cual hace lo que le gusta y no se pone de acuerdo ni en las cosas más mínimas

El consorcio metropolitano era una idea que se impulsó hace mucho tiempo para que sin ninguna imposición, voluntariamente, las Intendencias del área metropolitana dejaran de lado las competencias y autonomías que la Constitución les reconoce -y nadie les quiere sacar- para hacer acuerdos regionales, de la zona metropolitana. Ahora, cuando el consorcio metropolitano no conviene, levantamos la autonomía. Los gobernantes departamentales y la Junta Departamental se atrincheran en sus autonomías. Si rige la Constitución, cada departamento, como en el Antón Pirulero, tiene que atender su juego y no hay otra salida. Cada uno en lo suyo, y creo que eso no es bueno.

Tenemos un área para trabajar más, para trabajar mejor, y si los señores diputados quieren recorrer ese camino, nosotros vamos a estar a la orden. Pero hay cosas cuyo resultado final ya se sabe, y vamos a estar yendo y viniendo para que después se dependa de la plata que tenemos. En ese sentido, si tenemos que venir, vamos a venir cuantas veces sea necesario, pero ayúdennos, porque para muchas de estas cosas y para otras que por ahí nos esperan, necesitamos tiempo. Estamos tratando de hacer esfuerzos para aprovechar el tiempo y no podemos estar permanentemente tirando cosas para adelante, porque hay que hacer otras cosas.

No tenemos inconveniente en explicar lo relativo a SLF. Ya lo hemos explicado, hemos venido expresamente. SLF es una operadora que aprobó una ley de este Parlamento, en el año 2012, con votos de los distintos partidos. Cuando llegamos el 1º de marzo tuvimos que optar si promovíamos en el presupuesto quinquenal, como es habitual, algunos artículos para deshacer lo que se había hecho en el período anterior y empezábamos de nuevo o si seguíamos con las cosas que estaban definidas. En los últimos años, a todos nos ha ido de regular para abajo en lo que tiene que ver con AFE, pero si había un programa en marcha, había que continuarlo. Y lo hemos continuado en el área de infraestructura. Anuncio que antes de fin de año, alrededor del 18 de diciembre, vamos a completar el llamado para la línea Fray Bentos- Algorta.

Asimismo, se está trabajando en las demás obras, que están todas adjudicadas. Con respecto a este importante problema que se planteó con una empresa, tenemos que precisar el contenido de los contratos pero ya están adjudicadas las obras del litoral en materia de recuperación ferroviaria y estamos luchando para ir desarrollando esta operadora que era parte del sistema que se había dispuesto por la ley. Desde el 1º de julio empezamos lentamente a caminar. Está avanzando, se está consolidando, pero no queremos hacer anuncios; no venimos acá a defendernos. Simplemente estamos aplicando eso que nosotros no resolvimos, que no inventamos. Está avanzando lleno de dificultades de todo orden y estamos dispuestos a discutir, no hay temas secretos. Pero no podemos estar saliendo todos los días a dar respuesta a comentarios, a especulaciones, a propuestas. Tenemos un camino fijado pero respetamos las ideas que tengan otras personas, otros representantes, y si vemos la posibilidad de utilizarlas las

vamos a tener en cuenta, pero este es un camino que va a llevar su tiempo. No se va a resolver de hoy para mañana.

Por lo tanto, como va a llevar tiempo, durante ese tiempo va a haber que trabajar mucho. Vamos a trabajar mucho y vamos a decirles a ustedes, en corto tiempo, si hemos logrado o no mejorar la situación del ferrocarril.

Por último, también he explicado acá y en la Cámara de Senadores lo que tiene que ver con la Ruta Nº 30. Quiero decir a los vecinos de Artigas que de la misma forma en que ese puente que se va a inaugurar el próximo 22 de diciembre sobre la Laguna Garzón va a ser un gran atractivo, va a tener enorme popularidad, enorme popularidad también tiene la Ruta Nº 30. No hay ruta del país de la que se hable más, que de la Ruta Nº 30.

La Ruta Nº 30 tal vez no sea la peor del país, aunque ha tenido tramos en estado vergonzoso. Debo reconocerlo; lo he dicho en otras oportunidades.

Tenemos la idea de repararla. Y no solo la idea, porque hemos tomado medidas para ir avanzando en la recuperación y mejoramiento de esa ruta. Además, como nuestra palabra vale poco, porque mañana podemos no estar, el presidente de la República también se comprometió públicamente en Artigas sobre estos trabajos. Pero estos trabajos no se hacen de la noche a la mañana. No es verdad eso del *shock* del que algunos hablan; no hay *shock* de la Ruta Nº 30. Habrá, estimado amigo, un par de años en los que estaremos peludeando para ir avanzando en los trabajos de la ruta.

Si el diputado de Artigas, que conoce el paño, recuerda, entre La Coqueta y Masoller se hizo el mismo trabajo que se está previendo hacer hasta la ciudad de Artigas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Podemos seguir conversando con el Ministerio en relación a este tema la semana que viene. Tendríamos que instrumentar una instancia que nos permita profundizar sobre estos dos temas que tenemos planteados.

Siendo la hora 15, se levanta la reunión.

≠